

平成26年度 第1回  
神戸市都市計画審議会

都市計画の案に係る意見書の要旨の集約及び神戸市の考え方

第1号議案 神戸国際港都建設計画道路の変更について

(高松線ほか2路線)

# 都市計画の案に係る意見書の要旨の集約及び神戸市の考え方 目次

1. 塩屋多井畑線に関する意見	・・・1
-----------------	------

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>1. 塩屋多井畑線に関する意見</p> <p>1-1 道路形状に関する意見</p> <p>(1) 道路全体の幅員に関すること</p> <p>① 生活幹線道路の区間については、現在の道路を広げるだけで十分である。</p> <p>② 児童通学時の安全確保は必要であるが、幅員12～16mの国道並みの道路が必要とは思わない。現状の道路幅を若干広げ、歩道を確保するだけで十分である。</p> <p>③ 道路幅員は、9.5mあれば十分である。12mでは横断に時間がかかり、危険である。</p>	<p>①～③ 塩屋多井畑線は、垂水区塩屋町から須磨区多井畑方面を結ぶ道路として都市計画決定された道路です。</p> <p>今回の変更案は、歩行者の安全確保と緊急車両の通行の確保を基本的な考えとし、現状のまちなみを保全しつつ、道路整備による地形の改変をなるべく抑えるため、できるだけ現道を活用した線形に見直し、幅員16mであったものを12mに縮小するものです。</p> <p>車道部については、小型バスや緊急車両のすれ違いを考慮し、3.0m×2車線に両側路肩0.5m×2を加えた7.0mを確保します。また、道路の両側で沿道利用があることから、両側に2.5mの歩道を確保し、全体で12mの幅員を確保する計画としております。</p> <p>この12mの幅員は、地域からの提案や基本的な考え方などをふまえた、必要最低限の幅員であると考えています。</p>
<p>(2) 歩道幅員に関すること</p> <p>① 現在、国道2号の3車線化工事が行われているが、こちらでは歩道幅員が1.5mの箇所がある。国道以上の幅員の歩道が当路線に必要とは思えない。</p> <p>② 通園、通学の人口は減ってきており、歩道幅員は、両側であれば各1.0m、片側であれば1.5mで十分である。</p> <p>③ 歩道幅員2.5mでは、車いすと自転車の行き違いは困難である。幅員3.5mの両側歩道を全線に渡り確保してほしい。</p>	<p>①～③ 今回の変更案は、歩行者の安全確保と緊急車両の通行の確保を基本的な考えとし、現状のまちなみを保全しつつ、道路整備による地形の改変をなるべく抑えるため、できるだけ現道を活用した線形に見直し、幅員16mであったものを12mに縮小するものです。</p> <p>このうち歩道については、車椅子同士のすれ違いが可能となる最低限の幅員2.0mに施設帯0.5mを確保する計画としています。</p> <p>道路の両側で沿道利用があり、自転車の交通需要が少ないことをふまえた結果、歩行者の安全確保のために最低限必要な歩行者空間として、幅員2.5mの歩道が両側に必要であると考えています。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>(3) 高架下に関すること</p> <p>① 今回の変更案では、幅員12mの道路が高架下では約6mとなり、交通渋滞を招き危険である。</p> <p>② 何らかの方法で、JR、山陽電鉄のガードの拡張が必要である。</p> <p>③ 現在のJR、山陽電鉄の高架下を拡幅すると同時に、歩行者用の通路を確保してほしい。</p>	<p>①～③ 塩屋多井畑線（大谷交差点以北）と塩屋舞子線については円滑な交通処理を目的として「主要幹線道路」に位置付け、青山台から国道2号に至る高尾美ノ谷線と接続する主要幹線道路ネットワークを形成し、通過交通の処理を図ることとしています。</p> <p>一方、塩屋多井畑線（大谷交差点以南）については、歩行者の安全確保と塩屋駅へのアクセス性向上を目的とした「生活幹線道路」に位置付けており、国道2号からの不要な通過交通の流入を抑制するため、現在の高架下の都市計画は廃止する計画としています。</p> <p>現在の高架下付近の南北の歩行者動線については、歩行者の安全対策や、既存の歩行者ルートを活用などについて、今後も地域の皆さんとともに検討していきたいと考えています。</p>
<p>(4) 交通広場に関すること</p> <p>① 交通広場の目的・使用方法が全く不明であり、不要である。</p> <p>② 交通広場には、核になる商業ビルを併設してほしい。</p>	<p>①～② 今回の変更案にある交通広場は、地域からの要望をふまえ、塩屋駅方面へ向かうバスや送迎の車などの円滑な処理を行うため、設置するものです。</p> <p>交通広場の規模については、公共交通や一般交通が利用可能な最小の面積として1,400㎡を確保しています。</p> <p>なお、交通広場周辺の土地利用計画については現在のところ未定です。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>(5) 建物の移転に関すること</p> <p>① 今回の変更案によれば、当事業所の移転もしくは廃業を強制するものであるため、反対する。 長年にわたり、祖父の代から塩屋地区を中心として地域の皆さまのために業務を行っているので、移転せずに済むようお願いしたい。</p> <p>② 今回の変更案では当事業所に道路が抵触するが、当事業所の対面は駐車場や住宅の通路であり、そちらの方が拡幅が容易ではないか。</p> <p>③ 今回の変更案では、我が家は分断されることになり、無駄な飛び地が出来る。道を広げることには賛成だが、道路の計画に振り回されてきた住民のことも考えてほしい。</p>	<p>①～③ 今回の変更案では、歩行者の安全確保と緊急車両の通行の確保を基本的な考えとし、現状のまちなみを保全しつつ、道路整備による地形の改変をなるべく抑えるよう、線形と幅員を決定しています。 また、今回の変更に伴い、新たに計画道路に抵触する箇所ができるだけ抑えられるよう計画しています。 道路整備に伴う土地や建物への影響については現時点で明らかになっておりませんが、事業化後に測量や詳細設計などを行い、確定する予定です。 建物の移転を行う場合の用地買収、建物補償については、神戸市の補償基準に基づき、算定を行います。また、実際の移転にあたっては、できるだけ地権者の個別の事情や意向に配慮できるよう検討し、ご理解、ご協力が得られるよう、丁寧に進めてまいります。</p>
<p>1-2 事業の進め方に関する意見</p> <p>(1) 地域住民の意見の反映に関すること</p> <p>① ”地域との協働と参画”が、どのように行われたか、地域住民の一員としてそのような記憶が全くない。今回の変更案は、一部の住民の意見要望を聞き、それを住民の総意と扱われているように見受けられる。</p> <p>② 事業化にあたっては、地域と十分に協議し、地域が合意しない限り整備を進めないこと。また、「協働と参画」による整備のモデルケースとなるよう、これまでにない柔軟な整備方針を採用すること。</p> <p>③ 地域住民の意向をどのように取り扱うのか。またどのように計画に盛り込むつもりなのかを教えてください。</p>	<p>①～③ 当路線については、平成14年度から、地域の皆さんとともに道路のあり方について話し合いを行ってきております。 地域から提案を行う場合には、住民の皆さんの意見を取りまとめるため、まちづくり協議会によるアンケート調査の実施や総会での決議（承認）を経た上で市に提出されております。 また、市からは、素案公表時などの節目には、地域住民や地権者の皆さんに対し、チラシの配布や、説明会・相談所の開催により、広く周知を行ってきております。 今回の変更案は、前述のような検討の経過を踏まえ、これまでに地域から頂いたご提案にできる限り配慮して作成したものです。 なお、事業実施時には、事前に十分周知を行うとともに、地権者をはじめとする地域の皆さんと話し合いながら、丁寧に進めてまいります。</p>

意見書の要旨の集約	神戸市の考え方
<p>1-3 その他の意見</p> <p>(1) 整備時期に関すること</p> <p>① 都市計画変更後の、事業実施時期を教えてください。</p>	<p>① 主要幹線道路に位置付けた、塩屋多井畑線の大谷交差点以北の区間及び塩屋舞子線については、平成25年3月に策定した、『主要幹線道路（都市計画道路）の「今後の整備予定」』の中で、10年以内の事業化を目指す路線に位置付けています。</p> <p>また、生活幹線道路に位置付けた、塩屋多井畑線の大谷交差点以南の区間についても、地域の方々との話し合いの結果、地域の課題改善のために必要な道路として都市計画変更を行うため、早期の事業化が必要と考えています。</p> <p>しかしながら、現在事業中の路線や、他にも未着手の路線があるため、事業化の時期は未定です。</p> <p>今後、他路線の状況や市の財政状況などをふまえながら、事業化の時期を検討していきます。</p>
<p>(2) 高尾美ノ谷線に関すること</p> <p>① 塩屋多井畑線よりも、西側の高尾美ノ谷線を整備することが先決である。</p>	<p>① 塩屋多井畑線、塩屋舞子線のうち、塩屋多井畑線（大谷交差点以北）と塩屋舞子線については「主要幹線道路」に位置付けており、青山台から国道2号に至る高尾美ノ谷線と併せて主要幹線道路ネットワークを形成し、交通の円滑化を図ることとしています。</p> <p>高尾美ノ谷線については、南北の通過交通を処理する道路と考えており、現在、現道における歩行者の安全対策や、国道2号とのアクセス性向上など、円滑な交通処理のあり方について、道路管理者等の関係機関と協議を行っているところです。</p>